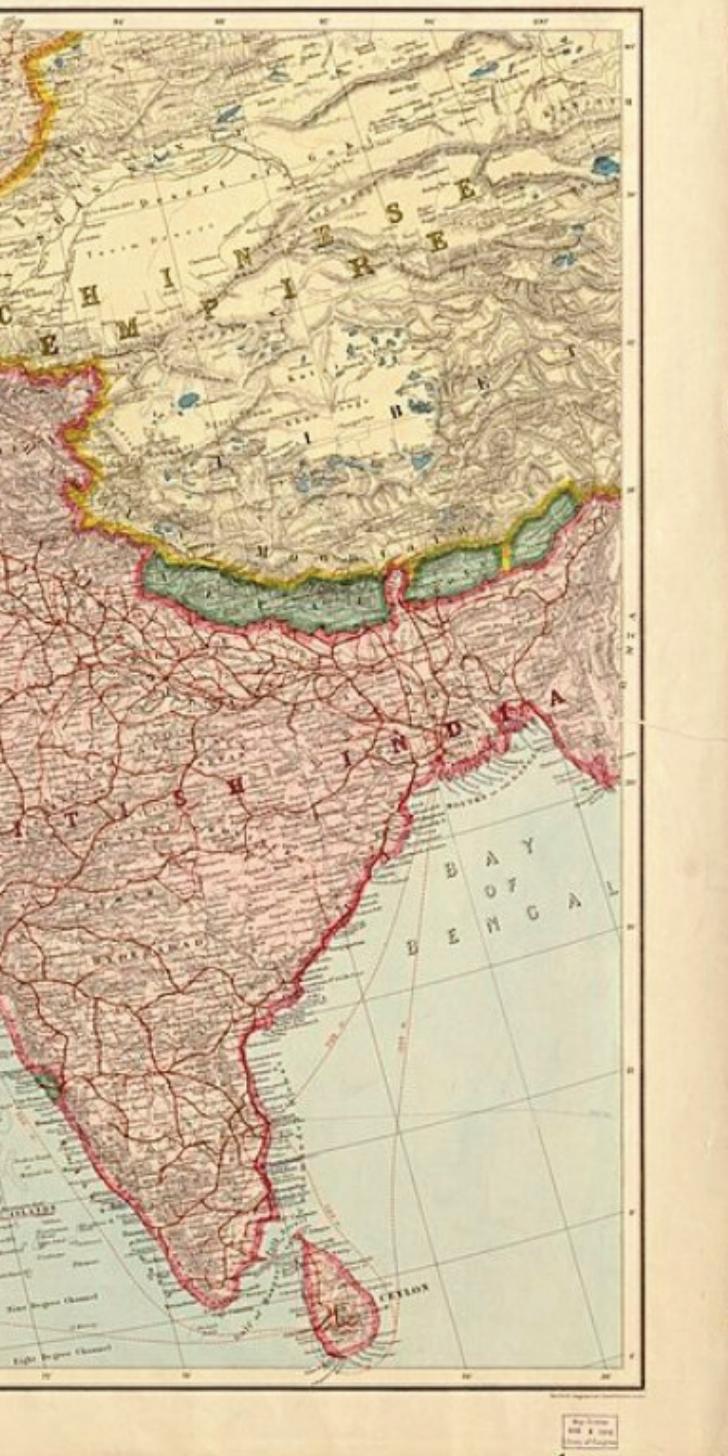




# Il Regno d'Italia nell'Asia Pacifico: l'azione diplomatica della Regia Marina nei decenni post-unitari

Stefano Pelaggi (\*)

(\*) Ha conseguito una laurea in Sociologia e un dottorato in Storia dell'Europa presso Sapienza Università di Roma, dove ha insegnato in diversi, tra cui «Nazionalismi e minoranze nazionali in Europa» e «Development and processes of colonization and decolonization». È assegnista di ricerca presso il Dipartimento SARAS di Sapienza Università di Roma e insegna «Diplomazia economica soft power e public diplomacy» presso l'Università UNINT. Svolge attività di ricerca incentrata sulla storia delle relazioni internazionali italiane nei paesi dell'Indo-Pacifico, con un focus particolare su Taiwan e Giappone presso il Taiwan Center for International Strategic Studies (TCISS) e presso il centro Studi Geopolitica.info. Si è occupato della storia di Taiwan, dei processi di riconfigurazione dell'identità taiwanese e delle relazioni italo-taiwanesi. Ha pubblicato vari libri e articoli in pubblicazioni scientifiche, tra cui «L'Isola Sospesa. Taiwan e gli equilibri del Mondo» per Luiss University Press. Ha vissuto a lungo a Taiwan dove ha condotto attività di ricerca in varie istituzioni, tra cui Tamkang University e National Taiwan University, e ha insegnato in vari corsi universitari.



**L**a Regia Marina ha avuto un ruolo fondamentale nelle relazioni diplomatiche tra il neonato Regno d'Italia e le nazioni dell'Asia Orientale, l'articolo ricostruisce le prime missioni delle navi da guerra italiane nel Pacifico. Le missioni erano legate alla creazione di opportunità commerciali, con la ricerca di nuovi mercati e l'obiettivo del rafforzamento della diplomazia bilaterale con le nazioni dell'Asia Pacifico. Le spedizioni hanno inaugurato le relazioni di-

plomatiche italiane con tutti i principali attori regionali. Dal punto di vista politico la necessità principale era quella di «mostrare bandiera», un approccio molto comune all'epoca. Il ruolo diplomatico è stato svolto, in pieno accordo con le istituzioni, dai comandanti delle navi da guerra italiane e l'obiettivo principale è stato quello di favorire gli scambi commerciali con l'Italia. L'analisi dei documenti consente una comprensione della visione strategica di Roma di un possibile ruolo del Regno d'Italia nella regione. Nella ricostruzione storica più completa delle campagne oceaniche della Regia Marina, Fausto Leva evidenzia gli obiettivi che Roma si prefissa con le missioni navali:

«Le navi da guerra che approdano su coste straniere esercitano di fatto sempre una funzione politica, anche quando il motivo dei movimenti sia soltanto l'istruzione dello Stato Maggiore e dell'equipaggio, ovvero la navigazione abbia uno scopo spiccatamente scientifico. Questa funzione può essere indiretta e rimanere limitata a mostrare la bandiera; la nave è rappresentazione di forza coi suoi cannoni, colle sue varie armi e nel suo armonico complesso, ed è espressione di ordine, di disciplina, di gagliardia nei suoi ufficiali e nei marinai; (...). Lembo infine del territorio nazionale che si distacca dalla madre patria, e si trasferisce lontano, portando seco insieme alla forza alcuni degli attributi della Stato, la nave da guerra può perseguire obiettivi nettamente politici collo stringere relazioni di amicizia e di interessi con altri popoli, coll'appoggiare quando occorra, colla forza in potenza od in atto, l'azione dei rappresentanti del Governo nazionale, col proteggere i concittadini residenti all'estero, col cementare l'unione nel nome e per il bene della patria comune e per il vantaggio dei singoli» (Leva, 1992, pp. 5-6).

Il neonato Regno d'Italia aveva la necessità di presentarsi nei paesi lontani, addestrare gli equipaggi al di fuori del familiare bacino del Mediterraneo e favorire la formazione di una generazione di ufficiali capaci di confrontarsi con le traversate oceaniche. All'indomani del processo di unificazione nella Regia Marina confluirono le flotte dei diversi stati italiani, ossia alla marina sarda si aggiunsero prima quella napoletana e toscana e poi quella veneziana. La flotta era molto eterogenea, dalle moderne fregate a elica alle piccole golette a vela, men-

tre gli stessi equipaggi erano stati addestrati con modalità distinte e per obiettivi strategici spesso discordanti. Le campagne oceaniche furono il primo vero momento per istruire gli equipaggi in lunghe e complesse navigazioni (Stumpo, 2009, pp. 544-545), mentre gli scienziati a bordo studiavano ecosistemi sconosciuti e gli ufficiali portavano a termine rilievi idrografici dei principali passaggi costieri. Ossia la Regia Marina con le spedizioni oceaniche avviò un profondo processo di modernizzazione e riuscì, in pochi anni, ad essere presente in tutti gli angoli del globo, anche con vere e proprie operazioni di *gunboat diplomacy* (1). Negli anni immediatamente successivi al completamento del processo di unificazione nazionale, una serie di eventi (Stumpo, 2009) determinò una progressiva debolezza (2) per la proiezione italiana nel Mediterraneo: la colonizzazione francese in Tunisia nel 1881 congelò temporaneamente le proiezioni coloniali di Roma il rifiuto italiano alla proposta inglese di partecipare alla spedizione in Egitto nel 1882 evidenziò la scarsa lungimiranza della politica estera italiana. Una situazione che precluse la presenza italiana nella naturale quadrante di azione navale del paese; le missioni transoceaniche furono, anche, un'occasione per poter superare questi limiti e sviluppare a pieno le capacità della flotta. Fino al 1882 i Ministri della Marina non si occuparono di strategia marittima in senso teorico (Ramoino, 2018), ma furono occupati a far quadrare i bilanci e si concentrarono sulla «strategia dei mezzi» per modernizzare la flotta e addestrare il personale.

### La proiezione nell'Indo Pacifico e le ambizioni coloniali

Il principale obiettivo strategico transoceanico della Regia Marina era nel continente americano, l'enorme comunità italiana in America Latina generava importanti flussi economici con la madre patria e Roma voleva «mostrare la bandiera» ai migranti che avevano lasciato il paese prima del compimento del processo di unificazione. Il governo ambiva a sfruttare la rilevanza della comunità italiana in Argentina, Brasile e Uruguay per aumentare la proiezione di Roma nella regione, mentre nella costa del Pacifico la Regia Marina intervenne in diverse occasioni per tutelare i cittadini italiani. Il motore della politica estera di Roma era

strettamente legato all'idea di una proiezione coloniale. Una spinta dettata dalla volontà di colmare il divario con le altre potenze europee, un divario che a Roma veniva percepito perlopiù in termini di prestigio internazionale (Brunialti, 1882). I possedimenti coloniali costituivano, agli occhi dei politici dell'Italia post-unitaria, un elemento cruciale della proiezione di potenza. Ognuna delle principali potenze europee aveva un impero coloniale e le ambizioni del neonato Regno d'Italia venivano costantemente collegate alla necessità di tentare l'avventura coloniale. Era una dimensione fortemente sostenuta dalla politica, dall'opinione pubblica e dal mondo della cultura (3). La ricerca di paesi ancora liberi da dominazioni coloniali nell'ultimo ventennio del Diciannovesimo secolo si rivelò un'impresa molto complessa, la maggior parte dei territori del globo erano colonie o protettorati di altre potenze europee. Le città stato medievali italiane e la loro fitta rete di scambi commerciali con l'Oriente costituiva all'epoca un punto di riferimento ideale per la politica italiana; si trattava di un modello impossibile da replicare alla fine del Diciannovesimo secolo ma le aspirazioni di Roma in politica estera erano anche il prodotto di una scarsa esperienza delle istituzioni. Nel continente asiatico e la regione del Pacifico il governo italiano incoraggiò gli esploratori (Mazzotti, 2012) a portare a termine missioni nell'attuale Thailandia, nel Borneo, a Sumatra (De Leone, 1955), nelle isole del Pacifico (Cuzzi, Pigliasco, 2016) e in Birmania (Pelaggi, 2019) mentre le istituzioni cercavano improbabili progetti congiunti come quelli con la Danimarca per le isole Nicobare e con la Russia per le Aleutine. Sia le esplorazioni, sia le missioni scientifiche erano pensate come un primo passo verso una possibile espansione coloniale e le navi della Regia Marina furono coinvolte, a vario titolo, in numerose spedizioni (Di Meo, 2021). Le missioni oceaniche in Asia Pacifico nei decenni immediatamente successivi all'Unità d'Italia sono numerose (4), ogni spedizione ha contribuito allo sviluppo di una Marina capace operare al di fuori del Mediterraneo. Alcune missioni hanno avuto un impatto sulla proiezione italiana nella regione, sulle relazioni diplomatiche con i paesi dell'Asia Pacifico e sugli equilibri strategici di Roma. Soprattutto hanno spostato il dibattito politico

della politica estera italiana extraeuropea al di fuori del continente americano.

### La pirocorvetta *Magenta*

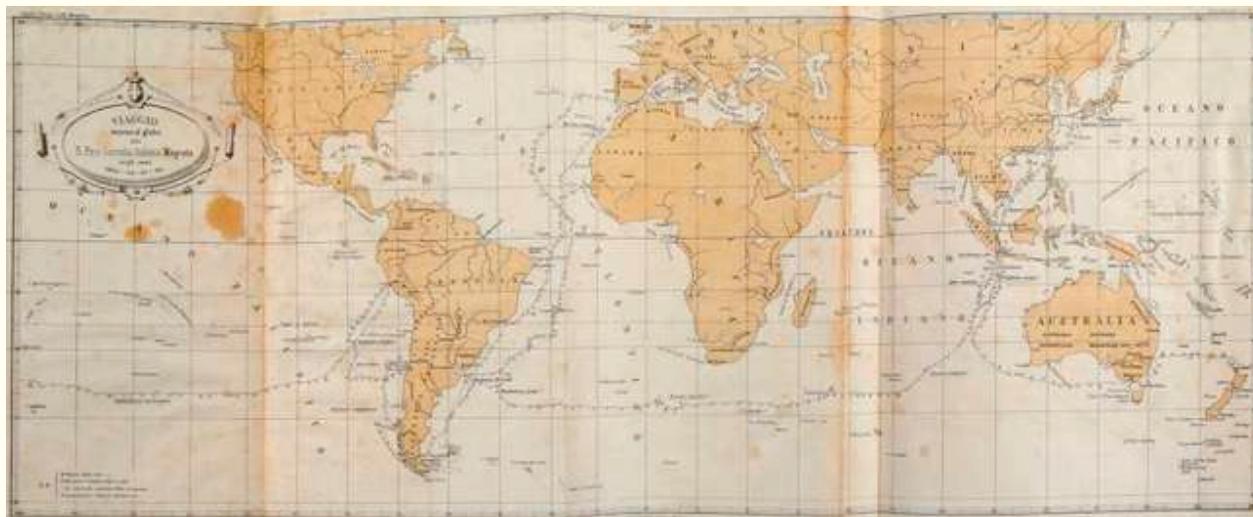
La descrizione degli obiettivi della spedizione della *Magenta* arriva da una risposta del Ministro per agricoltura, industria e commercio all'annuncio della circumnavigazione della corvetta: «Il pensiero di fare intraprendere ad una nave da guerra un viaggio di circumnavigazione collo scopo precipuo di maggiormente promuovere gli interessi commerciali del Regno (...) per estendere il nostro commercio a quelle regioni dove la nostra bandiera è assai di rado o non è mai stata issata» (5). Il viaggio della Regia pirocorvetta *Magenta* nel 1866 guidata dal comandante Vittorio Arminjon fu il primo momento di incontro tra il Regno d'Italia e i paesi dell'Asia Orientale. La spedizione, progettata sin dal 1862 e preparata dal ministro Cugia nel 1864 (Paoletti, 2000, p. 9), aveva subito notevoli ritardi e fu autorizzata anche grazie alle necessità dell'industria della seta italiana. I bachi da seta, in Italia e in Europa, erano afflitti da una grave epidemia che aveva messo in ginocchio l'intero settore serico e la missione in Oriente fu finanziata per tentare di trovare bachi da seta sani per l'industria nazionale (6). Come per la maggior parte delle iniziative in Asia Orientale di quei decenni le motivazioni erano spesso legate a questioni di politica interna o a considerazioni lontane da un progetto italiano nella regione. Diversi scienziati presero parte alla spedizione della *Magenta* (7), la stessa missione nasce

sotto gli auspici della comunità scientifica italiana. In una lettera del 28 luglio 1864 il Ministro della Marina si rivolse alla Reale Accademia delle Scienze di Torino per avere dei suggerimenti sulle ricerche da portare avanti durante le circumnavigazioni previste negli anni successive; la comunità scientifica stilò un dettagliato elenco di obiettivi (8) da portare

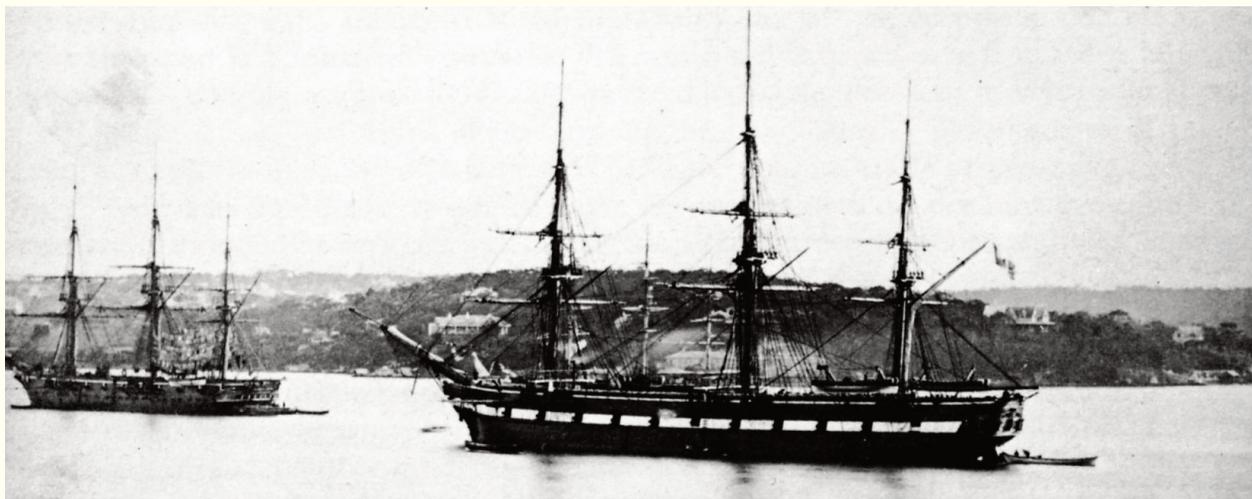


Il comandante Vittorio Arminjon.

a termine durante per le spedizioni transoceaniche. La missione della *Magenta* ha inaugurato le relazioni diplomatiche con importanti paesi della regione. I rapporti ufficiali tra l'Italia ed il Giappone sono iniziati con l'arrivo della *Magenta* nel porto di Yokohama, il 27 maggio 1866. Il 25 agosto di quell'anno fu firmato un Trattato di Amicizia e Commercio e contestualmente fu aperta la prima sede diplomatica del Regno d'Italia in Giappone (9). Il trattato, composto da 23 articoli e 6 regolamenti commerciali, era accompagnato da una serie di convenzioni e due tariffari che stabilivano le modalità di scambi tra Italia e Giappone. La rappresentanza italiana nel Regno del Giappone era stata inizialmente accreditata anche presso



Mappa del viaggio della pirocorvetta *MAGENTA*.



La *MAGENTA* in navigazione durante il periplo.

la corte di Pechino, e fino al 1878 il nostro Ministro Plenipotenziario risiedette stabilmente nell'Impero del Sol Levante (Onelli, p. 33). Il Capitano di fregata Vittorio Arminjon, comandante della corvetta *Magenta*, firmò pochi mesi dopo il primo trattato di amicizia, commercio e navigazione fra la Cina e l'Italia. L'accordo con la Cina, siglato a Pechino il 26 ottobre 1866, era composto da 55 articoli, 9 protocolli commerciali e un tariffario che regolava sia le esportazioni, sia le importazioni. La delegazione italiana ricevette in dono una copia del trattato stipulato tra gli ambasciatori inviati dall'imperatore Claudio nel I secolo dopo Cristo e l'impero cinese. Soprattutto l'accordo, aprendo a Roma il commercio con nove porti del territorio cinese, concedeva al Regno d'Italia il trattamento di Nazione più favorita con la possibilità per il rappresentante diplomatico di risiedere a Pechino, anziché a Tianjin. Un diritto che era, sino a quel momento, stato concesso esclusivamente alla Gran Bretagna e alla Francia. La concessione del governo cinese fu ampiamente pubblicizzata sia dall'opinione pubblica italiana, sia dalle stesse istituzioni; a dimostrazione di come l'idea di guadagnare prestigio internazionale per Roma era ben più importante delle considerazioni strategiche e commerciali. La comunicazione del ministro degli Affari esteri Emilio Visconti Venosta ai diplomatici italiani nel 1867 evidenzia il ruolo fondamentale della spedizione della Regia Marina: «il Comandante Cav. Arminjon ha potuto negoziare e sottoscrivere importanti Convenzioni mercantili che assicurano al traffico italiano nelle con-

trade Cinesi e Giapponesi il trattamento della nazione più favorita. Il Conte Sallier de la Tour il quale recasi in qualità di Inviato straordinario e Ministro Plenipotenziario del Re a Yokohama sarà incaricato di procedere allo scambio delle ratifiche di quelle convenzioni» (10).

### La corvetta *Principessa Clotilde*

La corvetta *Principessa Clotilde* (11), comandata dal capitano di fregata Carlo Alberto Racchia, arrivò nell'Asia Orientale nell'aprile del 1869 con una precisa missione: l'individuazione di un piccolo territorio per istituire una colonia penale. Si trattava di una dinamica molto frequente all'epoca, non esclusivamente legata alla necessità di ospitare i detenuti italiani ma anche come possibile percorso verso un processo di colonizzazione. Le possibilità contemplate nella regione erano molteplici: dalle Filippine, alle Maldive fino alle Nicobare con una particolare attenzione agli arcipelaghi del Borneo indonesiano (Novero, 2011). L'unico territorio adatto alle esigenze di Roma era, secondo gli storici che hanno analizzato la vicenda (Angelini 1966, p. 532), la baia di Gaya nel Sabah, uno stato federale dell'attuale Malaysia situato nella porzione settentrionale del Borneo. Racchia aveva avviato una corrispondenza con il Sultano del Brunei per l'acquisizione della baia, ma al termine di una lunga trattativa la compravendita sarebbe stata accettata solo dopo l'approvazione del governo britannico e di tutte le compagnie private che avevano ricevuto in concessione, anche



Il capitano di fregata Carlo Alberto Racchia.

temporaneamente, il territorio. Il principale ostacolo alla trattativa si rivelò proprio una compagnia privata l'American Trading Company of Borneo, fondata dallo statunitense William Torrey. La corrispondenza tra Racchia e il ministero in cui descrive l'andamento della trattativa con il Sultano mostra

chiaramente come il governo italiano fu davvero vicino all'acquisizione della baia:

«Evidentemente qualunque concessione io avessi ottenuta dal Sultano del Brunei sarebbe stata nulla se non fosse rivestito dal consenso del Governo inglese, non esitai perciò confidenzialmente a cercare di conoscere dal Governatore di Labuan quale accoglimento avrebbe ricevuto presso il Gabinetto di S. Giacomo la notizia che il Governo Italiano avrebbe desiderato anzi intavolato trattative presso il Governo di Bruni per ottenere dal Sultano la concessione di una parte del suo territorio per stabilirvi una colonia penitenziaria. Il Governatore di Labuan ex membro del Parlamento inglese che vi godeva molta riputazione, non esitò assicurarmi essere sua opinione che il Governo Inglese avrebbe visto di buonissimo occhio un tale passo per parte del Governo Italiano ed egli personalmente non avrebbe certamente ommesso di vivamente consigliare il Governo Inglese ad essere favorevole a qualunque trattativa ch'io avrei intavolato al proposito suddetto col Sultano del Brunei ed anzi esortavami ad abboccarmi col medesimo al più presto possibile persuaso che mediante una leggera somma di danaro egli sarebbe ben lieto di poter fare cessione al Governo Italiano di parte dei suoi territori e disfarsi così del Sig. Torey».

Soprattutto il documento è significativo per comprendere la libertà di azione di cui Racchia, e gli altri comandanti delle navi da guerra italiane nei decenni successivi, potevano godere. La regione era contesa tra l'impero britannico e l'Olanda, con Londra che riven-

dicava la sua autorità su alcune aree incluse nei domini coloniali olandesi. Fausto Leva in *Storia delle campagne oceaniche della Regia Marina*, descrivendo la promozione a Capitano di fregata alla vigilia della partenza per circumnavigazione del globo con la *Principessa Clotilde*, sottolinea come la nomina era proprio legata alla necessità di garantire la capacità di azione diplomatica in assenza di comunicazioni con Roma. Durante la sua missione Racchia portò a termine il primo trattato commerciale con il Regno di Birmania e un altro trattato con il Regno di Siam. Entrambi i trattati non erano inizialmente previsti nel piano di azione di Racchia. Dal carteggio emerge chiaramente come a Roma la fiducia nei suoi confronti aumentò in maniera considerevole dopo la risoluzione di numerose questioni con le istituzioni olandesi e britanniche; mentre si trovava a Saigon ricevette l'ordine di dirigersi a Bangkok per ratificare del trattato con il Regno di Siam, sostituendo il conte Sallier de la Tour, ministro accreditato del governo italiano a Pechino e a Tokyo. Mentre la missione nel Regno di Birmania era stata accuratamente pianificata a Roma, anche qui il governo italiano aveva delle velleità di espansione coloniale sul territorio birmano ancora libero dal controllo britannico. La capacità di azione accordata al comandante Racchia nella stipulazione degli accordi con i sovrani stranieri fu notevole. Una discrezionalità che Racchia usò ripetutamente, sia in occasione del trattato con il Regno di Siam che in quello con la Birmania, dimostrando delle ottime capacità politiche e un acuto senso della trattativa diplomatica. Racchia fu accolto con gli onori tributati a un capo di Stato a Yangon e intavolò complesse trattative diplomatiche mentre annotava in maniera scrupolosa le possibilità commerciali per le imprese italiane nel paese. (AUSMM, cartella 108, fasc. 5, Rapporto Racchia in Birmania 1872, pp.12-13)

### La diplomazia della Regia Marina in Asia Pacifico

Il successo della missione della *Magenta* segnò in maniera indelebile le spedizioni oceaniche, il comandante Arminjon aveva saputo gestire impeccabilmente le difficoltà diplomatiche legate all'inaugurazione di rapporti con le potenze regionali. Roma era ben cosciente della impossibilità di comunicazioni tra l'Asia

Orientale e l'Italia e Arminjon aveva appositamente ricevuto le credenziali di Ministro plenipotenziario. La problematicità delle comunicazioni telegrafiche, la scarsa rappresentanza consolare nell'area e i deboli rapporti diplomatici con le nazioni della regione conferirono alle navi da guerra in missione un'autonomia di azione ben più grande rispetto alla norma. Spesso le relazioni potevano essere lette a distanza di mesi e le comunicazioni con Roma erano molto rarefatte, lasciando così ai comandanti una piena responsabilità di azione e la possibilità d'interpretazione dei singoli eventi. Le considerazioni di De Amezaga descrivono in maniera precisa la condizioni in cui le navi italiane si trovarono ad agire nelle loro missioni nell'Asia Pacifico: «La nave da guerra è un sussidio e nulla più della diplomazia, laddove il suo linguaggio, sobrio e improntato a giustizia, non sia ascoltato; la nave da guerra non è perciò una forza per sé stessa operante, ma il completamento di quella che gli oratori del Governo, diplomatici e consoli, rappresentano. Quindi il suo intervento perché sia legale ed efficace, è d'uopo sia preceduto dall'opera diplomatica o dalla consolare, e preceda con l'una o con l'altra di comune accordo sempre. Ne risulta che la nave da guerra non può agire mai per iniziativa propria nei luoghi dove risiede l'autorità diplomatica o la consolare; ché se difettassero entrambe, allora essa si troverebbe naturalmente investita della doppia qualità di forza perorante e di forza sussidiaria a questa. È evidente che ogni qualvolta un funzionario pubblico non può ricevere istruzioni dirette dal suo Governo, egli debba chiederle, ma è altrettanto evidente che egli debba essere energico e pronto ad agire sotto la rapida responsabilità quando il tempo incalzi e le circostanze si svolgano con rapidità siffatta da non ammettere dilazioni di sorta nei provvedimenti da prendere» (De Amezaga, p. 244). Nelle missioni descritte in questa ricerca i comandanti si troveranno invariabilmente nella condizione di prendere decisioni senza la possibilità di comunicare con Roma, decidendo su questioni rilevanti con le istituzioni di paesi lontani che non avevano, sino a quel momento, relazioni diplomatiche con l'Italia.

Il ruolo della Regia Marina è stato fondamentale, la rete diplomatica italiana si stava sviluppando in quegli

anni e non aveva ancora stabilito relazioni nell'Asia Pacifico. Soprattutto il neonato Regno d'Italia si trovava nelle condizioni di guadagnare il rispetto riconosciuto alle altre potenze europee prima di avviare relazioni diplomatiche formali. Le spedizioni transoceaniche e l'arrivo con navi da guerra nei paesi dell'Asia Pacifico era una modalità per mostrare l'autorità di Roma. Una dinamica che garantì una proiezione del neonato Regno d'Italia nella regione, avviando significativi scambi commerciali e importanti contatti diplomatici. L'intercambio economico non generò numeri rilevanti nel medio termine, soprattutto per l'inadeguatezza della flotta commerciale italiana, mentre la diplomazia italiana registrò qualche decennio dopo la prima battuta d'arresto nello scacchiere dell'Asia Orientale. Il fallimento del tentativo italiano di ottenere una concessione in Cina, con la proposta di acquisto della Baia di San-Mun, è da attribuire secondo gli storici (Borsa, 1969) agli errori degli inviati in loco e costò le dimissioni del governo (Gabriele, Friz, p.108), in cui era Ministro degli Esteri l'Ammiraglio Felice Napoleone Canevaro.

### Conclusioni

Il bilancio della proiezione postunitaria dell'Italia in Asia Orientale è strettamente legato all'azione della Regia Marina, le motivazioni e gli obiettivi di Roma erano confusi e spesso caratterizzati da una scarsa capacità di visione strategica. La rete diplomatica e consolare italiana nella regione era scarsa e spesso affidata a cittadini stranieri che, pur garantendo una presenza stabile in loco, invariabilmente favorivano la propria nazione rispetto alla tutela degli interessi dell'Italia. Il governò non garantì finanziamenti o prestiti per le società di navigazione che volevano convertire la flotta a vela in moderni piroscafi, mentre si creava uno squilibrio le Marine delle altre potenze europee. Le prime spedizioni della Regia Marina erano legate alla rappresentazione, nell'opinione pubblica nazionale ma anche nelle cancellerie europee, dell'Italia come una potenza globale con interessi e relazioni al di là del Mediterraneo. Le missioni transoceaniche nell'Asia Pacifico sono state uno dei primi momenti di concettualizzazione della diplomazia pubblica italiana, la necessità di creare una percezione positiva dell'Italia in nazioni lon-

tane che non avevano avuto rapporti con Roma apparentemente dalle fonti primarie. Le missioni, inizialmente guidate da motivazioni di natura prevalentemente economic, hanno effettivamente contribuito a forgiare un'immagine favorevole dell'Italia all'estero, dimostrando che il paese era in grado di esercitare una presenza di rilievo su scala globale, con interessi che si estendevano ben oltre i confini europei. Gli accordi

commerciali e i trattati siglati in quegli anni hanno lasciato un'impronta indelebile nelle relazioni tra l'Italia e l'Asia Pacifico. Inoltre, è in questi momenti che Roma ha iniziato a percepire sé stessa come un attore capace di trovare un ruolo nello scacchiere internazionale in paesi lontani, non legato esclusivamente alle dinamiche dei flussi migratori, come nel caso dell'America Latina. ↴

### NOTE

- (1) Per *gunboat diplomacy* o diplomazia delle cannoniere si intende la modalità di ottenere il risultato desiderato attraverso la dimostrazione di una schiacciante forza militare, solitamente ottenuta tramite operazioni navali. Si confrontino Cable (1999) e Preston e Major (1967). Per le operazioni di *gunboat diplomacy* della Regia Marina in America Latina – in particolare i Colombia, Messico ed Ecuador, si vedano, tra gli altri: Vernassa (1980), Soave (2008), Pelaggi (2015).
- (2) Sulla *naval diplomacy* di Roma e sulle difficoltà di proiezione della Regia Marina dopo il 1870 nel Mediterraneo si veda, tra gli altri, *Storia strategica della Marina Militare Italiana* (Ramoino, 2018, pp. 14 e seguenti).
- (3) La Società Geografica Italiana (SGI) è stato definito il vero e proprio laboratorio culturale sia dell'esperienza coloniale italiana, sia della proiezione navale della Regia Marina al di fuori del Mediterraneo (Nattili, 2008; Dalla Vedova, 1904). Cristoforo Negri, primo presidente della SGI scrisse con continuità sui giornali dell'epoca, «La perseveranza» e il «Corriere Mercantile», su temi legati all'emigrazione, alla diplomazia italiana, allo sviluppo dei rapporti commerciali in Asia e in America latina e sul futuro della marina mercantile.
- (4) Per un elenco completa delle spedizioni della Regia Marina nell'Asia Pacifico si veda E. Stumpo, *Le campagne oceaniche della Regia Marina Italiana dall'Unità al primo Novecento*, Mediterranea. Ricerche storiche, anno VI, No. 17, (2009), pp. 550-551.
- (5) Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora in poi AUSMM), *Risposta del Ministero per agricoltura, industria e commercio al Ministro della Marina a nota del 24 maggio 1864*, busta 2184, doc. 3435, Viaggio di circumnavigazione Magenta, Ministero dell'agricoltura 14 giugno 1864.
- (6) Nel decennio precedente alla spedizione partirono dall'Italia per il Giappone i cosiddetti semai, commercianti che viaggiavano per procacciarsi i seme-bachi - le uova del baco da seta - sani da rivendere ai bachelcoltori. Si trattava di una pratica illegale in Giappone e il viaggio presentava grandi pericoli. (Candiani d'Olivola, 2018).
- (7) Tra gli altri si veda il volume pubblicato da Enrico Hillyer Giglioli, uno degli scienziati imbarcato a bordo «Viaggio intorno al mondo della R. Pirocorvetta Magenta».
- (8) AUSMM, *Istituzioni scientifiche che si rassegnano al Sig. Ministro della Marina come norme a ricerche da farsi*, busta 2184, doc. 122, Viaggio di circumnavigazione Magenta, s.d..
- (9) Le informazioni sulle sedi diplomatiche all'indomani dell'inaugurazione dei rapporti ufficiali tra Italia e Giappone sono incerte, mentre dal 1872 la sede diplomatica italiana fu definitivamente fissata a Tokyo su un terreno a sud-ovest di Toranomon.
- (10) Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri (d'ora in poi ASDMAE), *Circolare n. 41*, vol. VIII, doc. 292, Documenti Diplomatici Italiani, Prima Serie: 1861-1870, Firenze, 21 marzo 1867.
- (11) La *Principessa Clotilde* non era l'imbarcazione più adatta per una impresa del genere, in particolare per un'avventura in mari ancora sconosciuti. L'ammiraglio Saint Bon tenne un discorso in Parlamento nel dicembre del 1873, menzionando chiaramente l'inadeguatezza della *Principessa Clotilde* per rappresentare l'immagine dell'Italia all'estero: «Noi invece mandiamo a fare il giro del mondo, all'estremo emisfero, bastimenti del tipo *Clotilde*. (...) Queste non sono le condizioni in cui una grande nazione si debba far rappresentare all'estero».

### BIBLIOGRAFIA

- Archivio dell'Ufficio storico della Marina. Militare, cartella 108, fasc. 5, Rapporto Racchia in Birmania 1872.
- Angelini, S. *Il tentativo italiano per una colonia nel Borneo (1870-1873)* in *Rivista Di Studi Politici Internazionali*, vol. 33, n. 4, 1966, pp. 526-79.
- Borsa, G., *La Crisi Italo-Cinese del marzo 1899 nelle carte inedite del Ministro Canevaro*, in *Il Politico*, vol. 34, n. 4, 1969, pp. 618-644.
- Brunialti, A., *Le colonie degli Italiani*, Torino, UTET, 1882.
- Cable, J., *Gunboat Diplomacy 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, Basingstoke, Macmillan Press, 1999.
- Candiani d'Olivola, C., *Alla corte imperiale giapponese. Resoconto del viaggio della regia pirofregata Giuseppe Garibaldi, 1872-1874*, Torino, Centro Studi Piemontesi, 2018.
- Cuzzi, M., Pigliasco, G. C., *Storie straordinarie di italiani nel Pacifico*, Bologna, Odoya, 2016.
- Dalla Vedova, G., *La Società geografica e l'opera sua nel secolo XIX*, Roma, Società Geografica Italiana, 1904.
- De Amezaga, C., *Viaggio di circumnavigazione della Regia Corvetta «Caracciolo» (comandante C. De Amezaga) negli anni 1881-82-83-84*, vol. III, Roma, s.e., 1885-1886.
- De Leone, E., *Le prime ricerche di una colonia e la esplorazione geografica, politica ed economica*, in *L'Italia in Africa*, vol. II, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1955.
- Di Meo, A., *Esploratori, avventurieri, missionari e ammiragli italiani nel Sud-Est asiatico (1865-1885)*, Roma, Ginevra Bentivoglio Editoria, 2021.
- Gabriele, M., Friz, G., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982.
- Giglioli, E. H., *Viaggio intorno al mondo della R. Pirocorvetta Magenta*, Milano, Maisner, 1875.
- Leva, F., *Introduzione*, in *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, a cura di F. Leva, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992.
- Mazzotti, S., *Esploratori perduti. Storie dimenticate di naturalisti italiani di fine Ottocento*, Torino, Codice Edizioni, 2012.
- Nattili, D., *Un programma coloniale. La Società Geografica Italiana e l'origine dell'espansione in Etiopia (1867-1884)*, Roma, Gangemi, 2008.
- Novero, G., *I prigionieri dei Savoia. La storia della Caienna italiana nel Borneo*, Milano, Sugarco Edizioni, 2011.
- Onelli, F., *Inventario delle rappresentanze diplomatiche e consolari d'Italia a Pechino (1870-1952)*, in *Storia e Diplomazia*, Vol. 1, n. 2, 2013, pp. 31-187.
- Paoletti, C., *La marina italiana in estremo Oriente (1866-2000)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2000.
- Pelaggi, S., *I tecnici italiani nel Regno di Birmania*, in *Studi Emigrazione*, n. 214, vol. LVI, 2019, pp. 319-334.
- Pelaggi, S., *Il colonialismo popolare: l'emigrazione e la tentazione espansionistica italiana in America latina*, Roma, Nuova Cultura, 2015.
- Preston, A., Major, J., *Send a gunboat!: A study of the gunboat and its role in British policy, 1854-1904*, Londra, Longmans, 1967.
- Ramoino, P. P., *Storia strategica della Marina Militare Italiana*, Roma, Rivista Marittima, 2018.
- Soave, P., *La scoperta geopolitica dell'Ecuador. Mire espansionistiche dell'Italia ed egemonia del dollaro 1919-1945*, Milano, Franco Angeli, 2008.
- Stumpo, E., *Le campagne oceaniche della Regia Marina Italiana dall'Unità al primo Novecento*, «Mediterranea. Ricerche storiche», anno VI, No. 17, (2009), pp. 543-564.
- Vernassa, M., *Emigrazione, diplomazia e cannoniere. L'intervento italiano in Venezuela (1902-1903)*, Livorno, Editrice Stella, 1980.